EEN WEEKBLAD MET MICKEY EN KUIFJE



PEP



Nr. 45

7 nov. 1964

35 ct. p.w. losse nrs.
45 ct. België 7 fr.

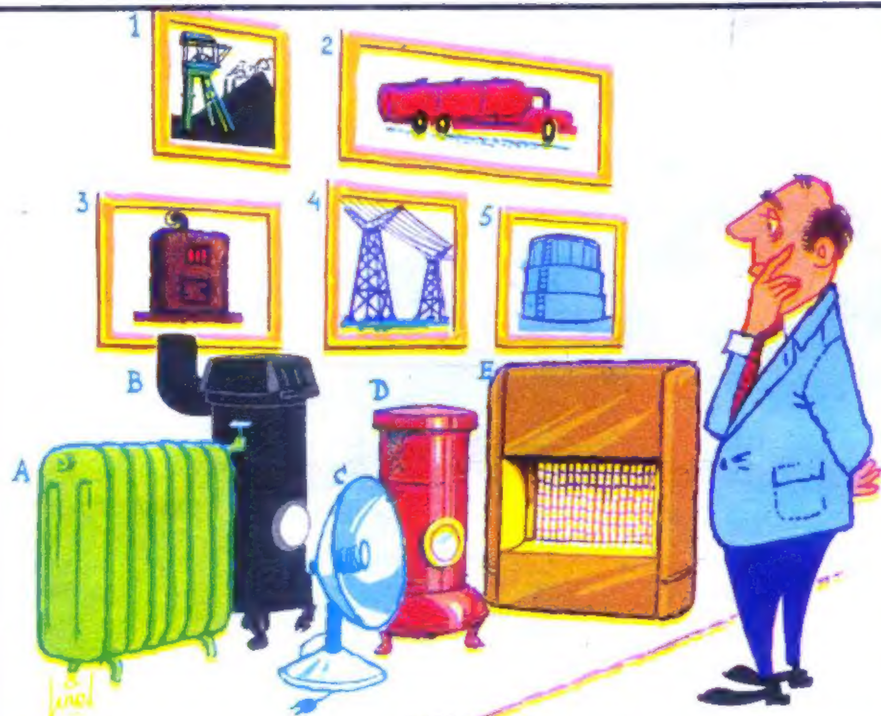
HALLO beste vrienden!

ALWEER een PEP-plaat! Dit extraatje heb je te danken aan onze ruimtevaartmedewerker Sjoerd van der Werf, die op pagina 15 een heleboel te vertellen heeft over het project-Gemini. Gemini betekent „tweeling". Het zal je dus niet zo heel erg verwonderen als je hoort dat in de Gemini-capsule twéé astronauten zullen zitten, die er — wat hun kleding en uitrusting betreft — precies hetzelfde uitzien. Op de foto hierbij zie je de ruimtetweeling Virgil I. Grissom en John W. Young, die uitgekozen zijn om de eerste bemande Gemini-vlucht te maken. Oorspronkelijk zou die vlucht nog dit jaar gehouden worden, maar door stormschade op Cape Kennedy moest hij worden uitgesteld tot volgend jaar lente. Thijs Postma heeft op de PEP-plaat zo ongeveer alles in beeld gebracht wat met dit project te maken heeft. Onze postzegelpagina staat deze week in het teken van de spoorwegen, natuurlijk naar aanleiding van het 125-jarig bestaan van de N.S., ter gelegenheid waarvan twee zegels zijn uitgegeven, een van 15 cent en een van 40 cent, die allebei door een fotograaf zijn ontworpen. Op die pagina zul je zien dat Nederland niet het enige land is dat al zolang spoorwegen kent. Vreemd genoeg heeft Engeland, waar de eerste locomotief ontworpen en gebouwd is, nooit zegels uitgegeven om een jubileum te herdenken. Andere landen wel; enkele van die zegels vind je op pagina 8.

In Amerika is het heel gewoon dat studenten, meisjes en jongens, een eigen wagen hebben. Zo'n studentenwagen staat afgebeeld op pagina 12: de Plymouth Barracuda.



Astronauten Grissom (l) en Young in hun ruimtepakken, gereed voor de vlucht.



VOOR PIENTERE PEP PUZZELAARS

BRANDEND PROBLEEM

Meneer komt een kachel uitzoeken in een zaak met alle soorten verwarmingsartikelen. Er staan vijf verschillende kachels, die ook allemaal op verschillende wijze „gestookt" moeten worden.

De eigenaar van de winkel heeft de muur versierd met schilderijen. Elk schilderij hoort bij een kachel. De koper begrijpt er niet veel van. Kun jij hem helpen, door bij elke kachel het juiste schilderij te zoeken? Vul de cijfers van de schilderijen in onder de letters van de bijpassende kachels. Je krijgt dan een getal van vijf cijfers. Schrijf dat getal op een briefkaart en stuur deze vóór 12 november naar: redactie Pep, Postbus 1444, Amsterdam. Schrijf in de linkerbovenhoek aan de adreszijde van de briefkaart: Pep-prijsvraag nr. 45.

A	B	C	D	E

Oplossing prijsvraag nr. 43: KASTANJETTEN

PRIJZEN

1e prijs: een prachtig polshorloge; 2e prijs: een kleinbeeldcamera; 3e prijs: een compleet tafeltennisspel; 4e prijs: een kruiswoordspel; 20 troostprijzen: een grote gekleurde speelbal.

DE WINNAARS VAN PRIJSVRAAG Nr. 38 ZIJN:

1e prijs: Jeffrey Echter, L. de Keystr. 53, Almelo; 2e prijs: Marijke Hop, Turfstr. 2, Baarn; 3e prijs: Paul v. d. Wijngaart, J. Hofmanstr. 22', Osdorp-A'dam; 4e prijs: Liesbeth v. d. Toop, Jos. Klijnenlaan 37, Geleen.

De winnaars van een troostprijs krijgen deze rechtstreeks thuisgestuurd. Hun namen komen niet in PEP te staan.











Ton en Tineke



door Franquin







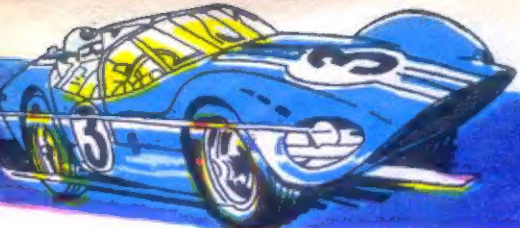




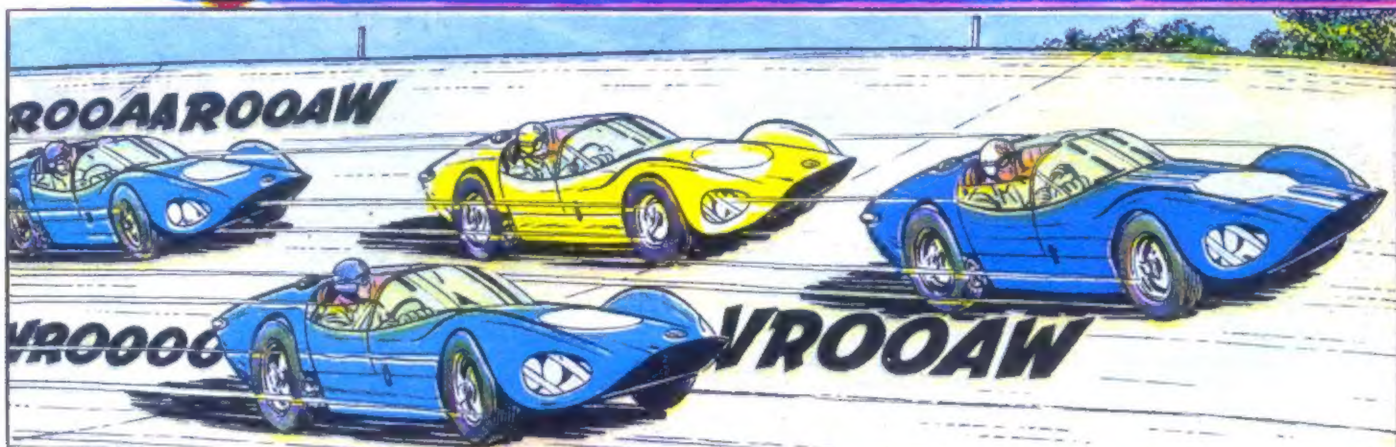






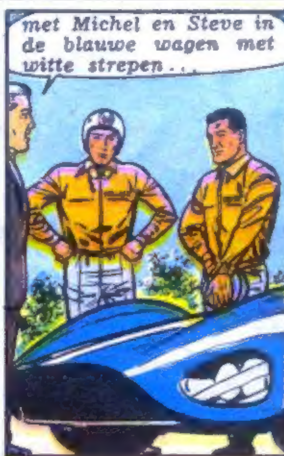


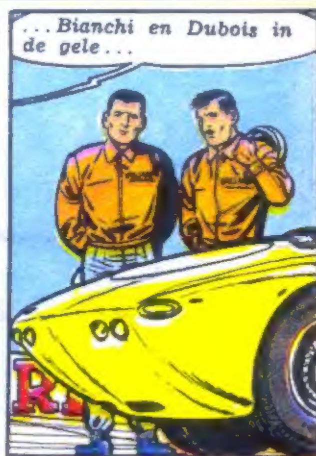
MICHEL VAILLANT in























Vier Vaillantes zijn ingeschreven voor de komende 24 Uren van Le Mans, die de opwindendste race belooft te worden, die in jaren gehouden is. Het lijkt zelfs niet uitgesloten dat er een persoonlijke ruzie op de ...



DE 13 IS AAN START

Het is steeds weer hetzelfde ouwe liedje. Ik voel me nog steeds even opgewonden. Bij mij is het ALLES OF NIETS! Of ik bemoei me met alles, òf ik ga onder de koeien zitten. Maar toch..

Maar toch ...?

Vriend... Je vindt het toch goed dat ik je vriend noem, hè? Ik ben niet meer zo fit als vroeger en daarom denk ik dat ik binnenkort mijn werk zal overdragen.

Ik wilde jou als opvolger. Maar jij hebt een schitterende loopbaan als coureur in het vooruitzicht. Ja... zeg maar niets. De baas heeft het mij verteld!

Ik ga dus gewoon door met m'n werk. En als ik echt doodmoe ben, ga ik na de race wel een poosje rusten!

En die zaterdagmiddag bij de familie Vaillant...

Michel, Jean Pierre, het is precies vier uur. Vandaag over een week....

... starten jullie ...

!?

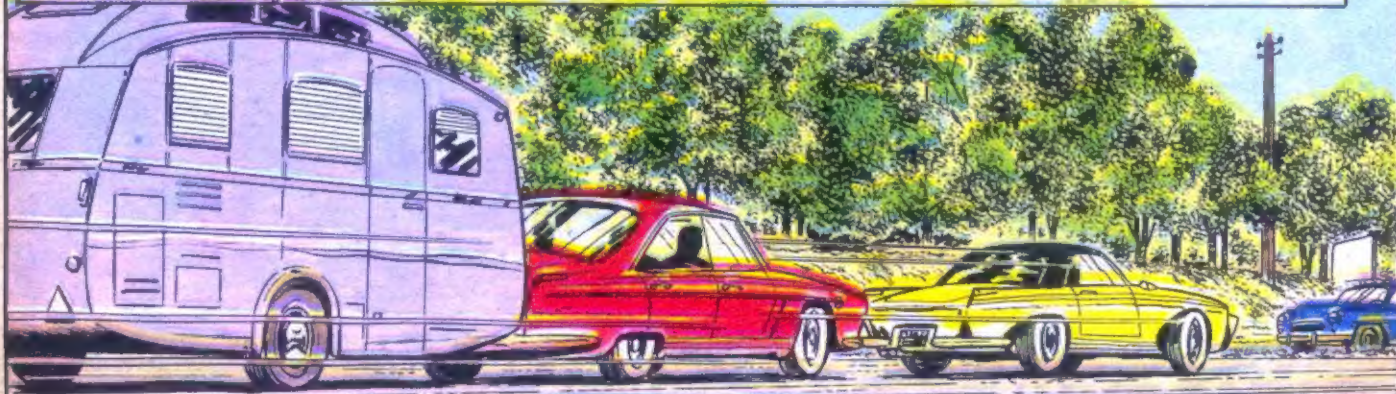
Praat liever niet over de race als moeder er is. Ze zit steeds te tobben. Ik probeer grapjes te maken over die 13, maar ik zou er haast zelf nog in gaan geloven!

Nee toch! U bent toch niet bijgelovig!?

Hoe gaat 't met haar?

Ze huilt steeds en rilt. Moeder is al een paar dagen over haar toeren. Toch spreekt ze er met niemand over.

Ze had ons beloofd er niet meer over te praten en wij... wij beginnen er zèlf nog over.















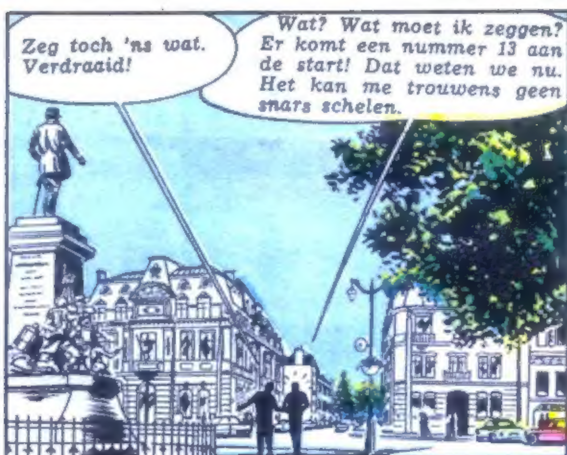




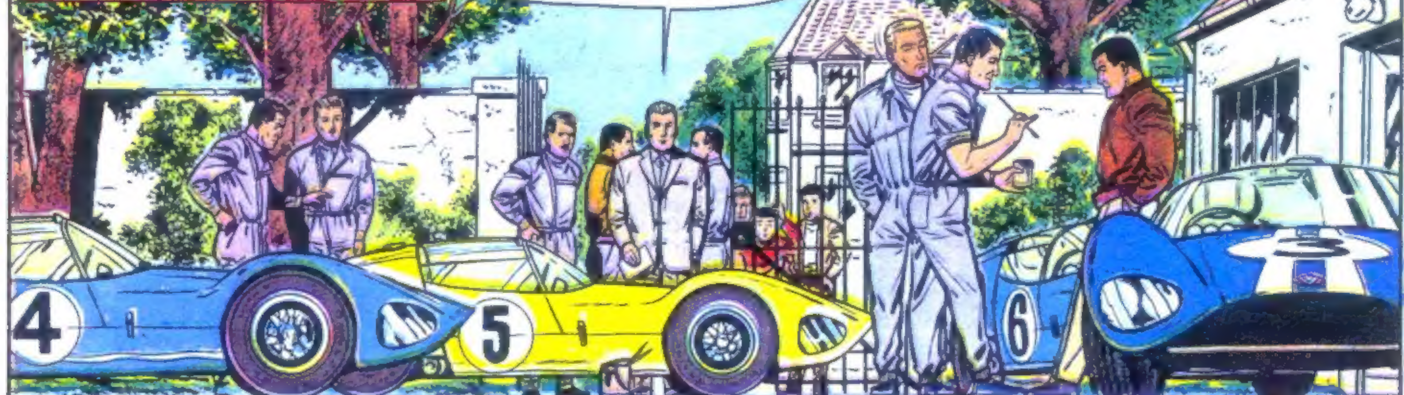


Een gedeelte van de droom is al werkelijkheid geworden.



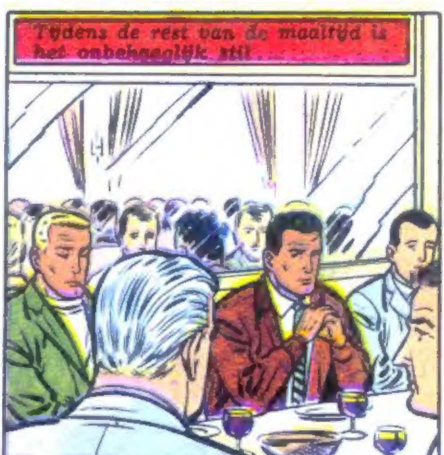


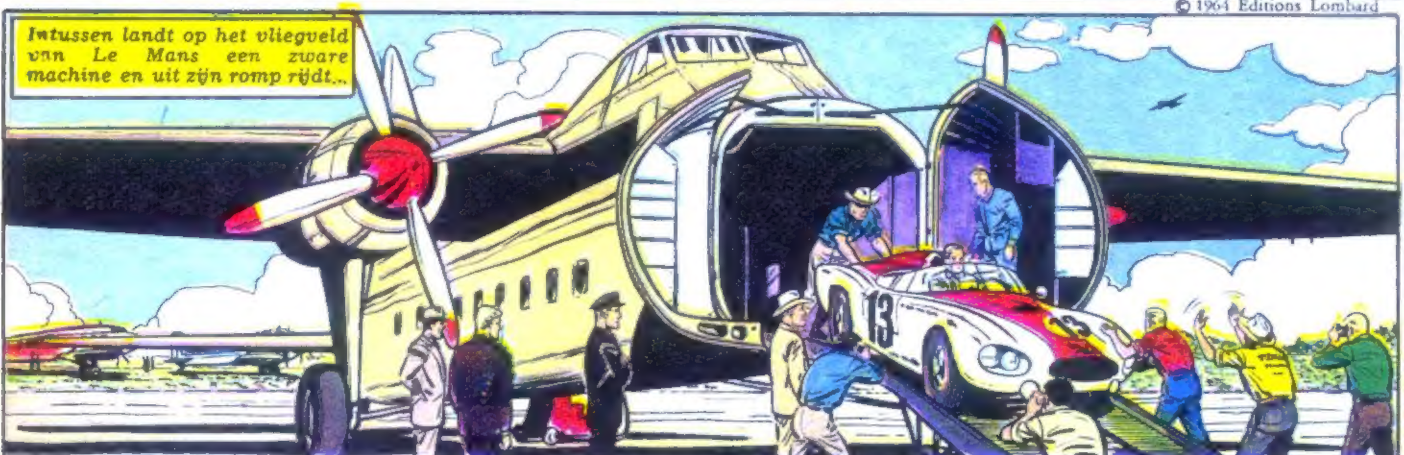










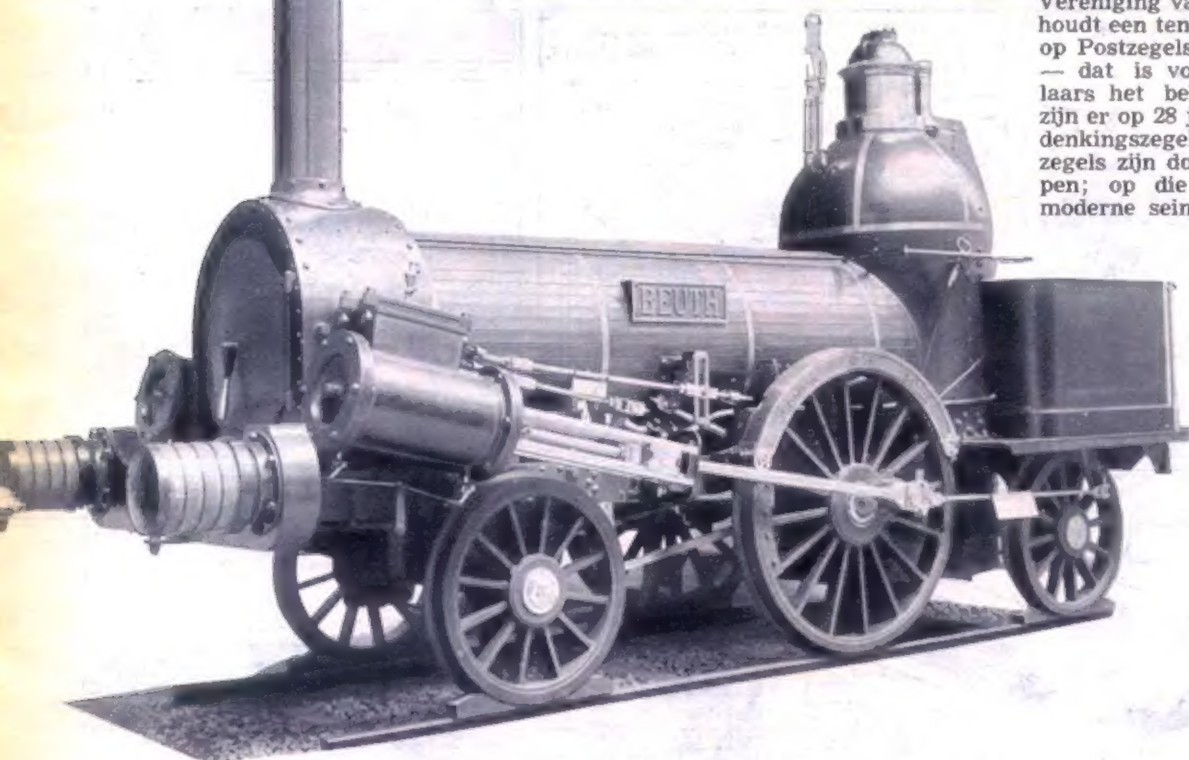


Bij de 24 Uren van Le Mans zal er een 13 aan de start zijn!



POSTZEGELS EN..... SPOORWEGEN

Op 20 september 1839 werd in ons land de eerste spoorlijn geopend. Een klein, puffend locomotiefje vertrok om half twee uit Amsterdam met negen rijtuigen achter zich en kwam een goed half uur later in Haarlem aan. Deze eerste rit heeft heel wat beroering verwekt bij de Nederlandse bevolking! De gezondheid van de passagiers zou te lijden hebben van de hoge snelheid waarmee het gevaarte zich verplaatste, bleekgoed in de grasveldjes langs de spoorlijn werd vuil door het roet uit de pijp en de boeren waren bang dat hun koeien, geschrokken van het dwars door hun weiland voortdenderende zwarte monster, zure melk zouden geven... Dat is nu allemaal 125 jaar geleden en sindsdien is er heel wat veranderd. De N.V. Nederlandse Spoorwegen beschikt over de modernste locomotieven, personen- en goederenwagons, en ons land wordt doorkruist door een dicht spoorwegnet. De N.S. herdenken dit jaar hun 125-jarige bestaan met festiviteiten voor alle medewerkers en voor de reizigers in de vorm van reductie op kaartjes. De Vereniging van Spoorweg Philatelisten houdt een tentoonstelling „Spoorwegen op Postzegels" in Utrecht en tenslotte — dat is voor de postzegelverzamelaars het belangrijkste natuurlijk — zijn er op 28 juli van dit jaar twee herdenkingszegels uitgegeven. Beide zegels zijn door een fotograaf ontworpen; op die van 15 cent staat een moderne seinpaal en die van 40 cent



laat een trein zien anno 1964. Deze zegels zijn op het ogenblik waarschijnlijk de nieuwste die de spoorwegen tot onderwerp hebben. De zegel daarentegen, die in 1860 werd uitgegeven in de voormalige Engelse kolonie New Brunswick, is bijna zeker de oudste van dit soort; hij is bijzonder zeldzaam en in twee kleuren, lila en violet-bruin, verschenen. In België werd in 1835 de lijn Brussel-Mechelen geopend en ter gelegenheid van het 100-jarige jubileum is een uit 24 zegels bestaande serie postpakketzegels uitgegeven. In 1947 kon ook Zwitserland bogen op een 100-jarig bestaan van zijn spoorwegen en in 1953 India. Beide landen hebben toen ook zogenaamde „spoorwegzegels" laten drukken. Duitsland heeft bij het 100-jarige bestaan van de Deutsche Eisenbahnen vier mooie zegels uitgegeven en in 1960, bij het 125-jarige jubileum, één zegel van 10 Pfennig. Een Spaanse serie vestigt de aandacht op het feit dat in 1958 in Madrid voor de 17e keer het Internationale Spoorwegcongres is gehouden. Zweden en Hongarije hebben allebei „zomaar" een spoorwegzegel uitgegeven. Dat ook in het „donkere" werelddeel druk getreind wordt, bewijzen wel de zegels uit Senegal, Ghana (50 jaar), Midden-Kongo en Frans Equatoriaal Afrika (thans Kameroen, Kongo en Gabon). Tenslotte nog een zegel uit het verre Borneo uit de serie 1909-1911, de 3-cents. Deze greep uit spoorwegzegels van de hele wereld bewijst wel hoeveel er veranderd is sinds 1825, toen het eerste goederentreintje in Engeland het traject Stockton-Darlington aflegde...


ZORRO
DE ONDERKONING KOMT INCOGNITO NAAR DE PUEBLO DE LOS ANGELES OM ZICH OP DE HOOGTE TE STELLEN VAN DE TOESTANDEN, DIE DAAR – VOLGENS DON LOPEZ – MOETEN VOORKOMEN. ONDERWEG WORDEN DE TWEE OVERVALLEN DOOR ZORRO, DIE DE ONDERKONING ONTVOERT. DON LOPEZ BESCHULDIGT GARCIA ER VAN DE MEDEPLICHTIGE VAN ZORRO TE ZIJN ...
JE STAAT ONDER ARREST, GARCIA! VOORUIT, NAAR DE CUARTEL!


ARME GARCIA... MAAR DE ECHTE ZORRO ZAL JE HELPEN!


LATER, IN DE HACIENDA DE LA VEGA...
IK VERTROUW DIE DON LOPEZ NIET. HIJ HEEFT Z'N NEUS HIER AL 'NS GESTOTEN EN IS NU KENNELIJK OP WRAAK UIT. ALS ZORRO KOM IK ER MISSCHIEN MEER VAN TE WETEN!


HIER WERD DE OVERVAL GEPLEEGD. ER LOOPT EEN DUIDELIJK SPOOR VAN DE DADER...


HÉ, WAT HEEFT DIE KNAAP DAAR EEN HAAST!


VOORUIT, SWALLOW! WE MOETEN 'NS MET DIE ANDERE ZORRO KENNISMAKEN!




GENADE, SEÑOR! GENADE! HET WAS MAAR EEN GRAPJE!
EEN GRAPJE?!


IK... IK HEB 100 PESOS GEKREGEN OM DIT TE DOEN, SEÑOR ZORRO ... HET WAS EEN GRAPJE, ZEI DIE MAN ...


WIE HEEFT JOU DIE OPDRACHT GEGEVEN?
DAT... DAT WEET IK NIET. Z'N GEZICHT WAS VERBORGEN ACHTER EEN DOEK, MAAR HIJ WAS KLEIN EN GEKLEED ALS EEN OFFICIER!


HET ZOU VRIEND LOPEZ GEWEEST KUNNEN ZIJN, MAAR DAT IS MOEILIJK TE BEWIJZEN.


TREK DAT PAK UIT, GEEF MIJ DIE 100 PESOS EN MAAK DAN DAT JE WEGKOMT!


MISSCHIEN KAN IK MET DIT GELDZAKJE DON LOPEZ UIT ZIJN TENT LOKKEN!


HIER HEEFT MIJN DUBBELGANGER DE ONDERKONING DUS ACHTERGELATEN. LATEN WIJ HEM MAAR EERST BEVRIJDEN...


MIJN VERONTSCHULDIGINGEN VOOR HET OPONTHOUD, EXCELLENTIE, WAARVAN U, NAAR IK HOOP, GEEN NADELIGE GEVOLGEN ZULT ONDERVINDEN.

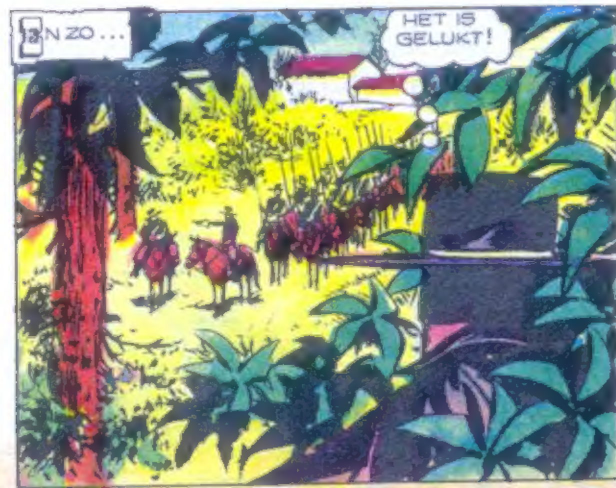

HIER IS UW PAARD... ACH, EEN DING NOG: SERGEANT GARCIA IS GEARRESTEERD, MAAR HIJ HAD NIETS MET DE OVERVAL TE MAKEN!
IK ZAL HEM VRIJ LATEN, MAAR...


NEE, VRAAGT U NIETS. DIT GELDZAKJE LAG BIJ DE PLAATS VAN DE OVERVAL. IS HET VAN U?
NEE... MISSCHIEN VAN DON LOPEZ. IK ZAL 'T HEM VRAGEN.


EN NU HOOP IK DAT DON LOPEZ IN DE VAL TRAPT...


DE ONDERKONING HOUDT WOORD. HIJ LAAT GARCIA UIT ZIJN CEL HALEN, EN DAN...
DAT GELDZAKJE? N-NEE... NEE, DAT IS NIET VAN MIJ!

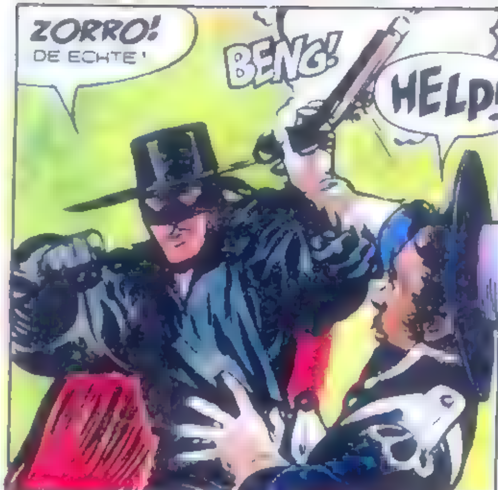

VOEL JE JE WEL GOED? JE ZIET ZO BLEEK!
JA... JA, EXCELLENTIE! IK... IK ZOU NU GRAAG ACHTER DIE ZORRO AANGAAN.


EN ZO...
HET IS GELUKT!


JULLIE OMSINGELEN DE HUT. JE KOMT ALS IK ROEP, BEGREPEN?
SI, SENOR...


IK ZAL HEM GEEN KANS GEVEN MIJ TE VERRADEN, DIE BEDRIEGER. ALS IK HEM ZIE, SCHIET IK HEM NEER!


AHA, IK HAD WEL GELIJK! JE BENT GESCHROKKEN VAN DAT GELDZAKJE, HE?
M-MAAR JIJ BENT.


ZORRO! DE ECHTE!
BENG!
HELP!


DAAR GAAT ZORRO! HIJ ONTVOERT DON LOPEZ!


ER ACHTERAAN!


MAAR ZORRO LEIDT DE LANSIERS OP EEN DWAALSPOOR ...
ZO, EN NU VLUG JE KLEREN UIT! EN GEEN KIK!


IK... IK GELOOF DAT-IE DIE KANT OPGEGAAN IS! OF ... OF MISSCHIEN...


JIJ BENT DE DERDE ZORRO, DIE EEN ROL IN DIT VERHAAL GAAT SPELEN, LOPEZ. VOORUIT, LOPEN!


D-D-DAAR IS-IE! ZORRO! GRIJP HEM!


SERGEANT, HIJ IS GEBONDEN!
DAT HEEFT DON LOPEZ, NATUURLIJK GEDAAN. NEEM HEM MEE.


EN ZO.
EXCELLENTIE, HIER IS ZORRO!
IK BEN BENIEUWD. DOE HEM DE DOEK AF


DON LOPEZ!


IK BEGRIJP HET NIET. IK BEGRIJP ER HELEMAAL NIETS MEER VAN. IK... IK WOU DAT IK OP DE MAAN ZAT!



Zowel mooi als nuttig is de lijn van de Plymouth Barracuda. Volop uitzicht door de achterruit en daarbij veel kofferruimte.

PLYMOUTH BARRACUDA

In Amerika heeft geen enkele personenwagen zoveel kofferruimte als de Barracuda. Je moet de achterbank neerklappen.

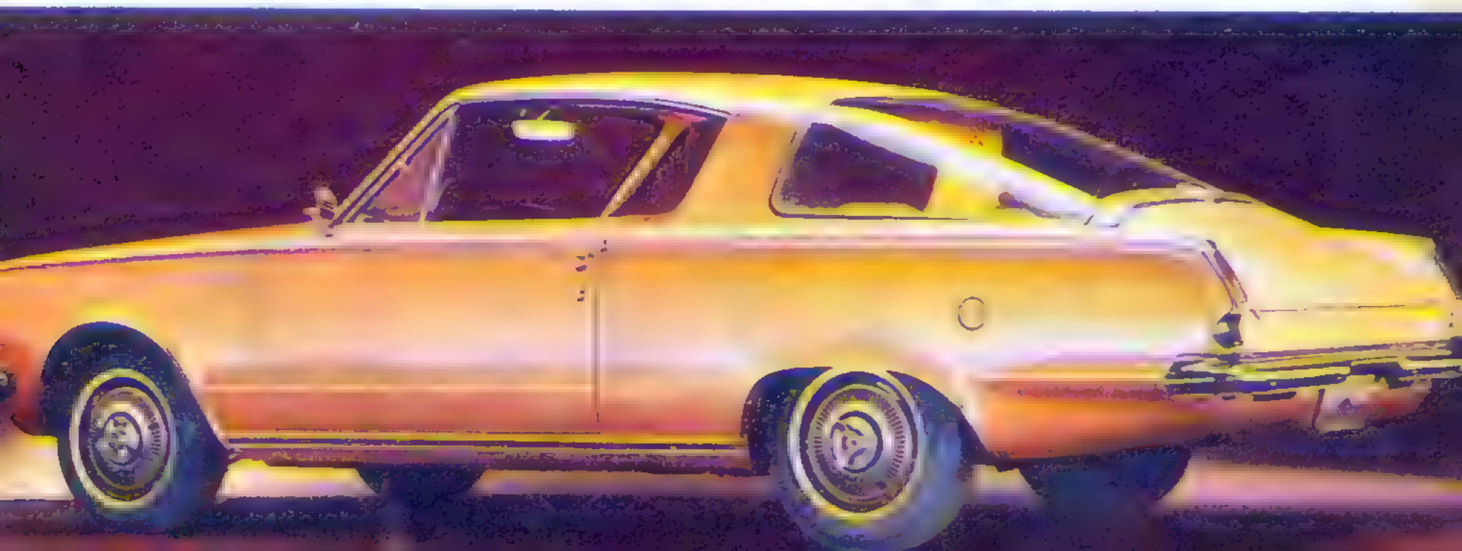


IN Amerika is het heel gewoon dat leerlingen van de hogere scholen en studenten per auto naar school of college gaan.
Jammer, hè, dat wij nog niet zo ver zijn, maar velen van jullie zullen het misschien wel eens beleven dat ook hier papa zijn zoon een fonkelnieuwe auto geeft als hij student wordt, zij het dan dat jullie dan niet meer de zoon, maar de papa zijn!
In Amerika is het nu al zo, dat de fabrieken speciale auto's bouwen voor de studerende jeugd, wagens met een sportief uiterlijk en een sportief karakter.
Na Ford, die voor dit doel de Mustang 1 en 2 op de markt bracht, is nu ook Chrysler, die als derde autofabriek van Amerika een grote opbloei beleeft, met een dergelijke studentenwagen uitgekomen. Het is de Barracuda, een sportieve uitvoering van de Valiant; hij wordt ook wel **Plymouth** Barracuda genoemd omdat hij in de Plymouth-afdeling van Chrysler wordt gemaakt.
Ook Chrysler gaf deze sportwagen een dierenaam, evenals General Motors, die een wagen maakten met de naam Sting Ray (pijlstaartrog), en Ford met zijn Mustang (prairiepaard).
De barracuda is namelijk een grote snoekachtige vis, die in de Caraïbische zee voorkomt en daar meer gevreesd wordt dan een haai. In Amerika zijn deze sportwagens betrekkelijk goedkoop; je betaalt er zo'n 2400 dollar voor, en de koopkracht van een dollar kun je ongeveer gelijk stellen met een gulden hier. Bovendien kost de benzine in Amerika niet meer dan een paar dubbeltjes per liter. Hier zou je vader enorm rijk moeten zijn als hij je zo'n wagen cadeau deed, want hoewel de prijs nog niet bekend is, schatten we dat hij in Nederland toch wel zo ongeveer 13.000 gulden gaat kosten.
De Barracuda, met twee kuipstoelen vóór en twee kleine zitplaatsen achter, heeft een aflopende daklijn, die tot de achterbumpers doorloopt. In het dak bevindt zich de achterruit, die 1,3 m² groot is, de grootste ooit in een seriewagen toegepast. Deze vloeiende daklijn, die jaren geleden veel gebruikt werd, maar uit de gratie raakte, wordt nu weer mode.
De achterruit is gekleurd om de achterin zittende passagiers tegen zonnebrand te beschermen. De leuning van de achterbank kan neergeklapt worden, zodat je er op reis extrabagage neer kunt zetten, of als je naar school gaat, een vracht studieboeken.
Dit elegante coupé-model is leverbaar in 13 kleuren, waaronder het speciaal voor dit type ontworpen metaal-goud.

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor: zes cilinders 2,8 liter; 102 pk; leverbaar met een sterkere zes-cilindermotor van 3,7 liter, of V-8 motor met 4,5 liter (182 pk).
Transmissie: volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak met pookbediening. Leverbaar met geheel automatische versnellingsbak.
Afmetingen: Lengte 4,83 m; breedte 1,77 m; wielbasis 2,69 m.

Als je de Plymouth Barracuda wilt kopen, kun je kiezen uit liefst 13 kleuren. Metaalgoud is de speciale kleur voor dit type.





Mickey en Goofy

MICKEY EN GOOFY ZIJN AAN DE BOEVEN ONTSNAPT EN ZOEKEN HUN WEG NAAR DE BEWOONDE WERELD. EEN BRUTAAL AAPJE GAAT ER MET GOOFY'S HOED VANDOOR EN ALS ZE HEM ACHTERNA GAAN, KOMEN ZE TERECHT BIJ...































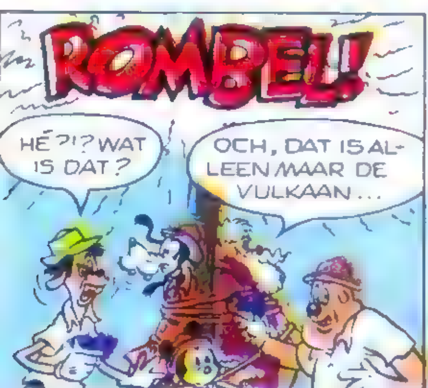


















De toestand wordt kritiek! Als Mickey niet gauw de vraag behoorlijk beantwoordt, ziet het er voor de drie gevangenen niet zo best uit! Met de loop van een revolver vlak voor zijn neus en het gerommel van een vulkaan in de verte, zoekt Mickey gejaagd naar een oplossing.

TWEELINGEN DE RUIMTE IN

ZO, we zijn weer terug van onze toekomstexpeditie naar de Rode planeet. We gaan nu eens een avontuur bekijken dat heel wat eerder gaat beginnen. Twee Amerikaanse astronauten, Vergil Ivan Grissom en John Young zullen begin volgend jaar aan boord van het tweepersoons-Gemini-ruimtevaartuig gaan, op de neus van een Titan II-raket in een baan om de aarde worden gebracht en na (hoogstwaarschijnlijk) drie omwentelingen naar de aarde — beter gezegd naar de zee — terugkeren. Dat wil zeggen, als alles goed gaat. En natuurlijk hoopt iedereen dat. Men moet er altijd rekening mee houden dat ook in de ruimtevaart ongelukken kunnen gebeuren, evengoed als in het gewone verkeer op straat, bij de scheepvaart of de vliegerij. Nog steeds gaan er geruchten dat er in het verleden reeds verscheidene Russische ruimtevaarders zijn verongelukt. We zullen er wel nooit precies achter komen hoeveel daar van waar is.

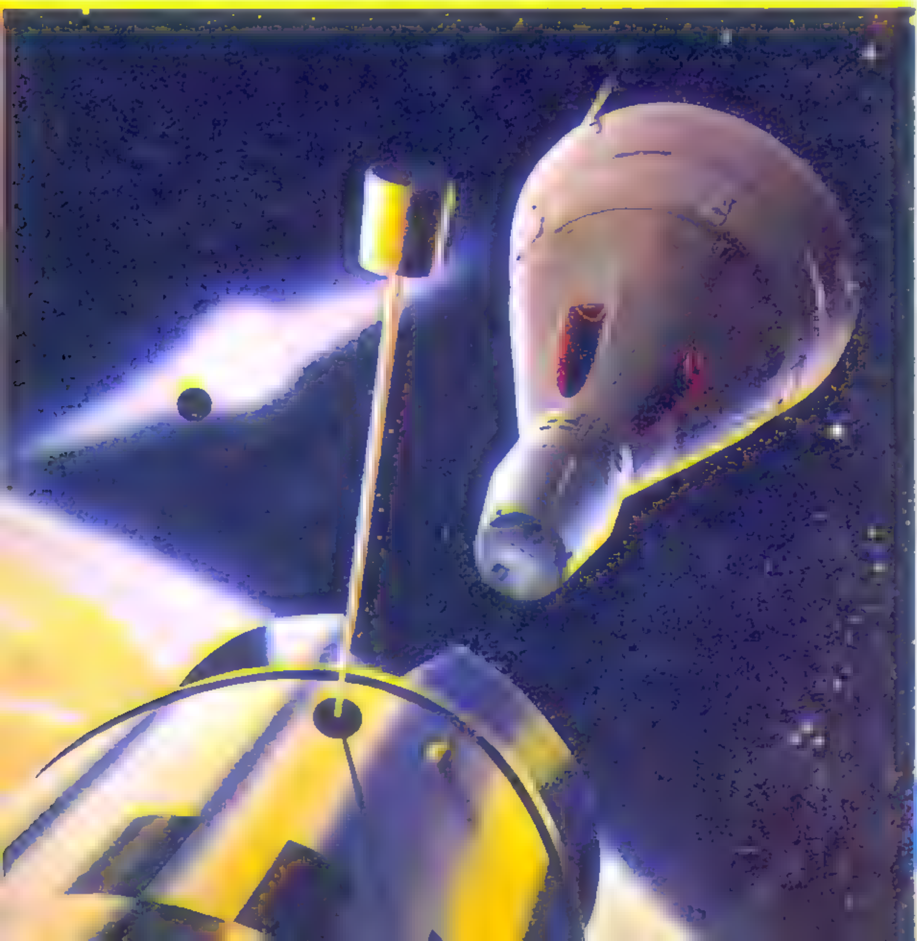
Maar goed, er is helemaal geen reden waarom deze eerste bemande Gemini meer kans zou maken om te verongelukken dan zijn Mercury-voorgangers, gevlogen door Glenn, Carpenter, Schirra en Cooper. Integendeel! Bij de uitvoering van het Mercury-programma met zijn 1-persoons cabines was de hoofdzaak eigenlijk een goede lancering, vlucht en landing. Deze onderdelen van het project zijn bij de Gemini-vlucht slechts bijzaak. Alle aandacht is gevestigd op de experimenten die de astronauten in en met hun ruimtevaartuig moeten uitvoeren. Voor Grissom en Young is dit programma nog niet zo heel erg overladen, vooral ook omdat het pas de eerste Gemini-vlucht met bemanning wordt. Vandaar dat zij „slechts" drie rondjes om de aarde gaan draaien, waardoor de vlucht van start tot landing nog geen vijf uur vergt.

De tweede Gemini-ruimtevlucht, die de nieuwelingen James McDivitt en Edward White zullen gaan maken, zal echter vier dagen duren en dan worden er natuurlijk heel wat wetenschappelijke proefnemingen uitgevoerd. Mogelijk zal een van deze astronauten zich zelfs een poosje buiten zijn cabine in de ruimte wagen! Volgens het lanceringsschema van zomer 1964 zou deze vlucht omstreeks april 1965 kunnen plaatsvinden. In de zomer van 1965 staat er dan een Gemini-vlucht van een week op het programma en gedurende het daarop volgende experiment — dat zal over ongeveer een jaar zijn — zal een Gemini-bemanning, hoog boven de aarde cirkelend, de eerste (Amerikaanse) poging doen, in de ruimte contact te maken met een kort tevoren gelanceerde Agena-D-raket. Een zogenaamd rendez-vous (ontmoeting) in de ruimte dus. Deze ruimtevluchten kunnen echter ook iets later plaatsvinden, omdat een orkaan schade heeft aangericht op Cape Kennedy, waardoor een nieuw lanceringsschema moest worden opgesteld. Op onze PEP-plaat is zo'n rendez-vous in beeld gebracht en over een paar weken zullen we het daar nog eens uitvoerig over hebben.

Al in december 1961, ongeveer drie jaar geleden dus, maakte de NASA bekend dat men had besloten een ruimtevaartuig voor twee astronauten te bouwen, waarmee zou worden gevlogen zodra het Mercury-programma achter de rug was. Het nieuw te ontwerpen ruimtevaartuig kreeg de naam Gemini, (tweeling), genoemd naar het sterrenbeeld Castor en Pollux. Een bemande Mercury-capsule weegt bij de lancering ongeveer 2000 kg, een bemande Gemini ongeveer 3200 kg. De laatste is dan ook veel ruimer. Dat komt natuurlijk in de eerste plaats ten goede aan de verdubbelde bemanning en bovendien heeft men nu de gelegenheid meer voedsel en brandstof mee te voeren. Daardoor ook kunnen aanzienlijk langere ruimtevluchten worden gemaakt.



Hierboven de Mercury- en Geminicapsule broederlijk naast elkaar. Zie je het grote verschil tussen beide ruimtevaartuigen? De tekening onder laat je duidelijk zien hoe de Gemini de Agena-trap ontmoet.



Als zich tijdens de eerste vijf vluchten geen moeilijkheden voordoen, zal de zesde bemande Gemini (lancering begin 1966) liefst veertien dagen om de aarde blijven cirkelen.

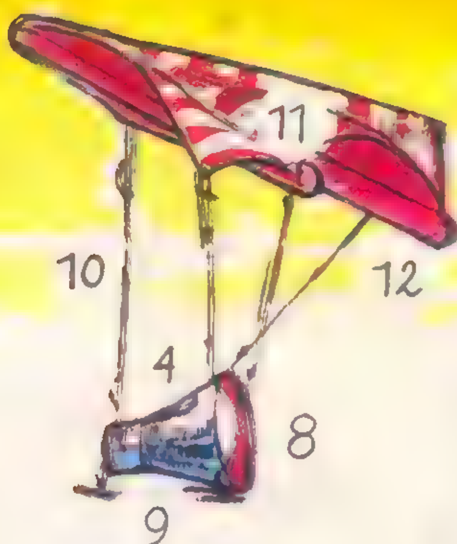
Aanvankelijk wilde de leiding van de NASA een Gemini-capsule maken die nauwelijks meer was dan een „opgevoerde" Mercury-cabine. Als men dit idee had uitgevoerd, had de ruimtevlucht van Grissom en Young zeker een half jaar eerder kunnen plaatsvinden, doch men heeft dit niet gedaan omdat men het naderhand toch beter vond de allermodernste technische snufjes toe te passen, zodat de Gemini uiteindelijk eerder een „kleine Apollo" (Apollo is het driepersoons-ruimtevaartuig dat voor reizen naar de maan zal worden gebruikt) kan worden genoemd, dan een „opgevoerde" Mercury.

Er is eigenlijk nog een heleboel over de Gemini en het Gemini-programma te vertellen, maar voor het moment laten we het hierbij. Dan rest ons nog de astronauten Grissom en Young een „goede vaart en behouden landing" toe te wensen.

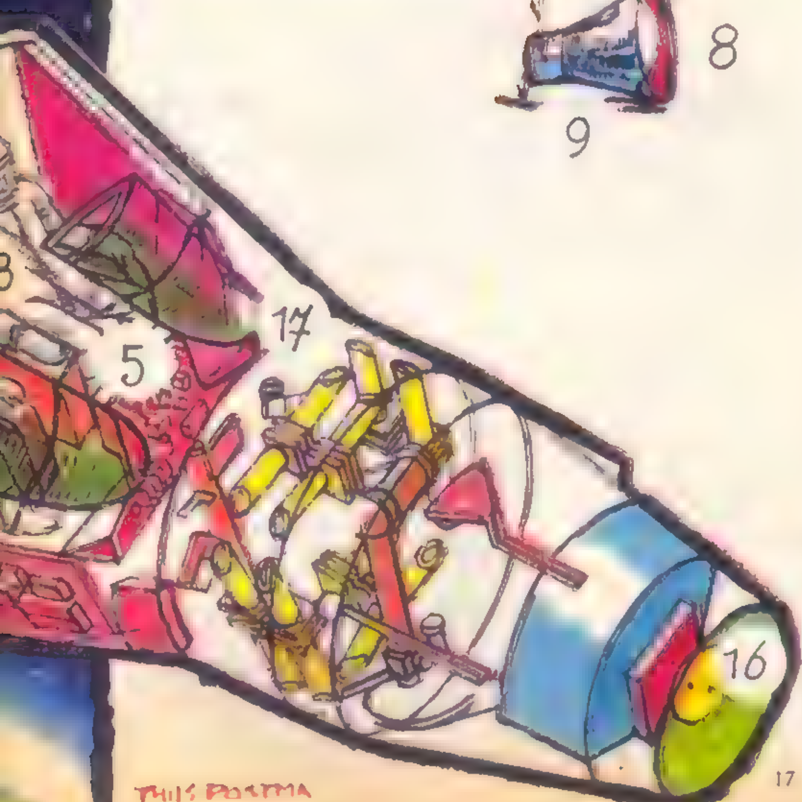
Pep


PROJECT
GEMINI
PEP
PLAAT
UNITED STATES
1
2
3
4
5
6
7
13
14
15
18
19
20
21
29
30

Pas in de loop van 1965 — als de voorgaande vluchten tenminste goed verlopen — zal een bemand Gemini-ruimtevaartuig een eerste poging doen, hoog boven de aarde in contact te komen met een (onbemande) Agena-raket. Het project is niet alleen belangrijk voor het Amerikaanse Apollo-man op de maan-programma, maar ook om te weten te komen hoe later bemande ruimtestations bevoorraad moeten worden.

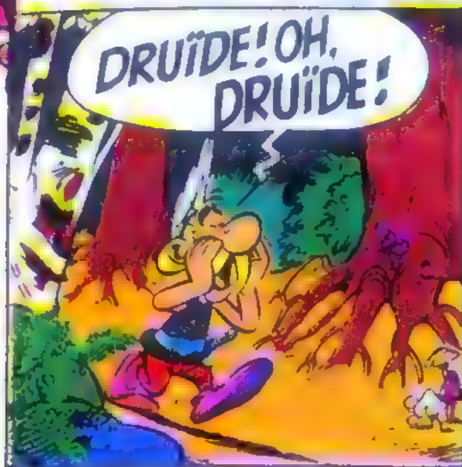


(1) eerste trap van Titan II-raket, (2) tweede trap, (3) afwerpbare gedeelten Gemini-capsule, (4) drukcabine voor astronauten, (5) glasvensters, (6) ruimte voor radarapparatuur en landingsmiddelen, (7) stuurraketjes, (8) hitteschild, (9) ski-vormig landingsgestel, (10) besturingskabels voor zweefvleugel, (11) zweefvleugel (voor landing op land), (12) opblaasbare zweefvleugelrand, (13) afwerpbaar deel met serie remraketten, (14) afwerpbaar deel met raketmotor, (15) elektronische apparatuur, (16) radar, (17) instrumenten- en controlepaneel, (18) astronauten, (19) schietstoelen, (20) brandstoftanks en ingebouwde rem- en baancorrectiemotoren, (21) antenneschotel in Gemini-volgstation, (22) Atlas/Agena raketcombinatie, (23) Atlas-gedeelte, (24) Agena-raket-trap, (25) neuskegel, die tijdens lancering de opening van de Agena beschermt tegen wrijvingshitte, (26) Agena-raket, (27) rendez-vous-opening Agena, (28) lampen, waardoor astronauten de Agena op grote afstand kunnen waarnemen, (29) Atlas-raket brengt Agena in cirkelvormige baan om aarde, (30) Gemini in elliptische baan, waarvan het hoogste punt de cirkelbaan van de ongeveer één dag eerder gelanceerde Agena raakt; de Gemini kan zijn eigen ellipsbaan veranderen in een cirkelbaan, die gelijk is aan die van de Agena-raket. Daarna begint de ontmoetings-poging, (31) straalpijp Agena-raket.



THIJS POSTMA

Astérix DE GA









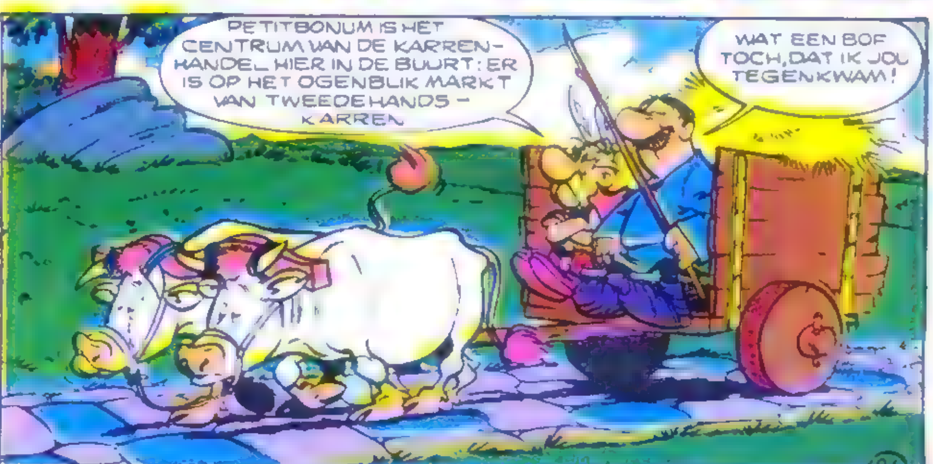








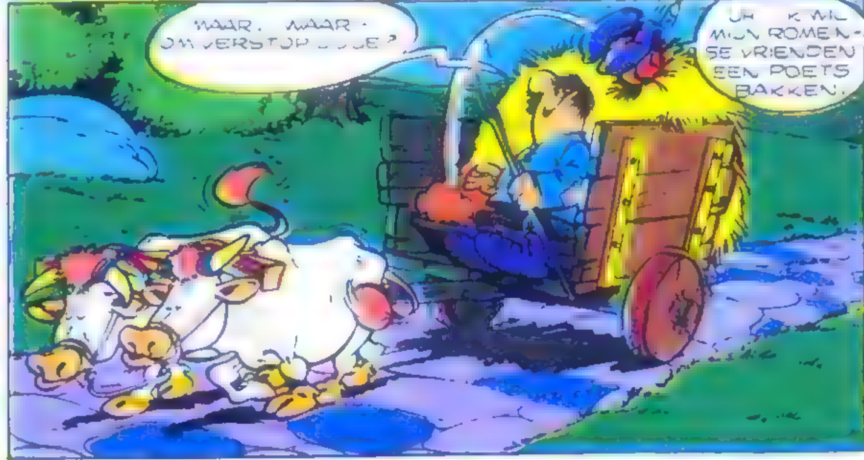


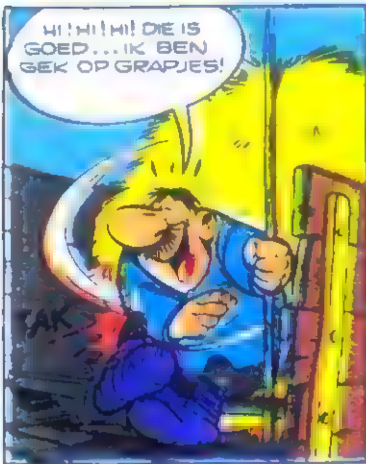


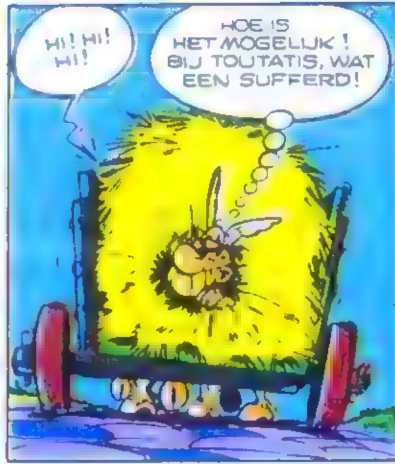
LLIËR

Caligula Minus heeft in het Romeinse kamp laten zien waartoe hij in staat is na 't gebruiken van de vreemde toverdrank. Caius Bonus moet en zal het geheim van de drank weten en laat Panoramix gevangen nemen, waarna Astérix zijn druïde gaat zoeken ....

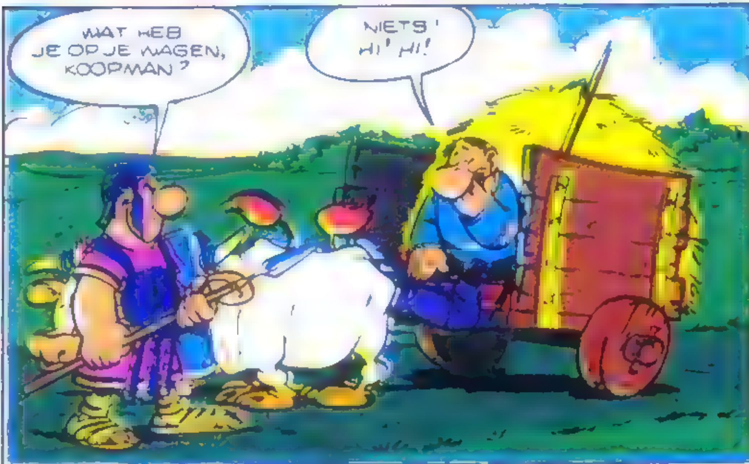


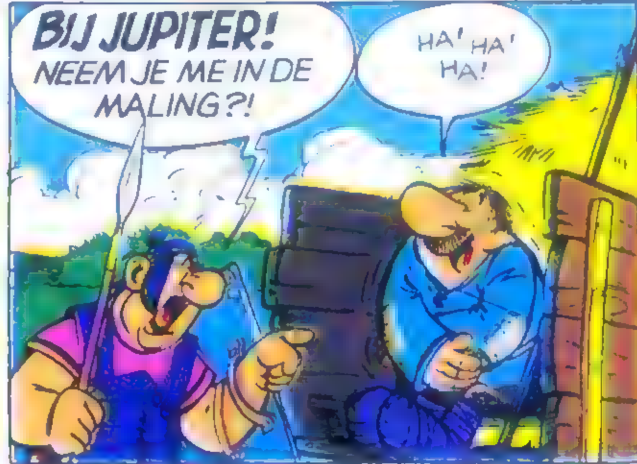


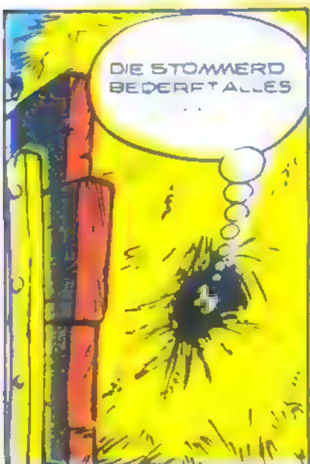






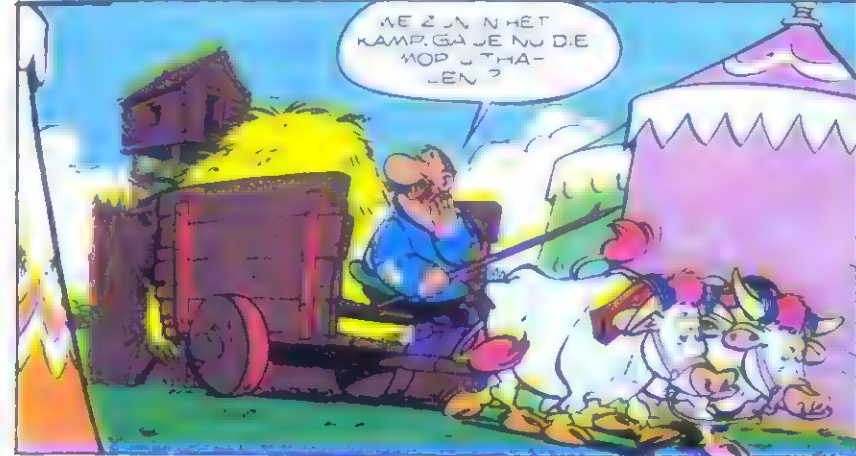


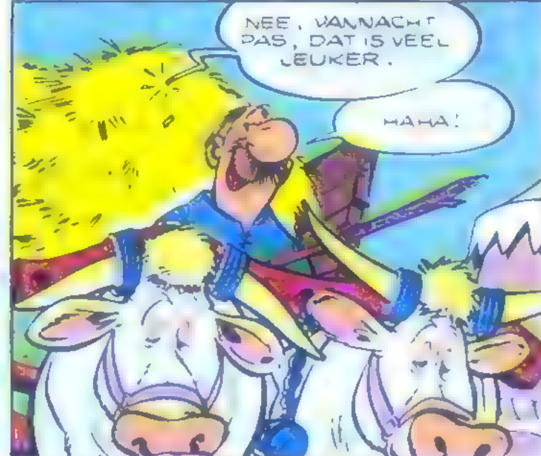








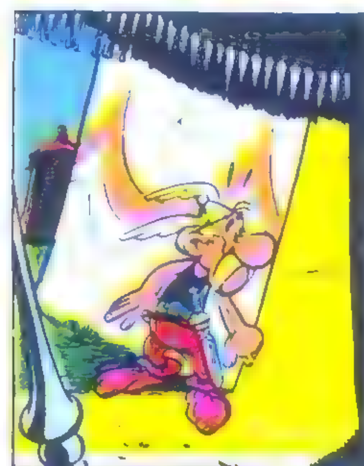


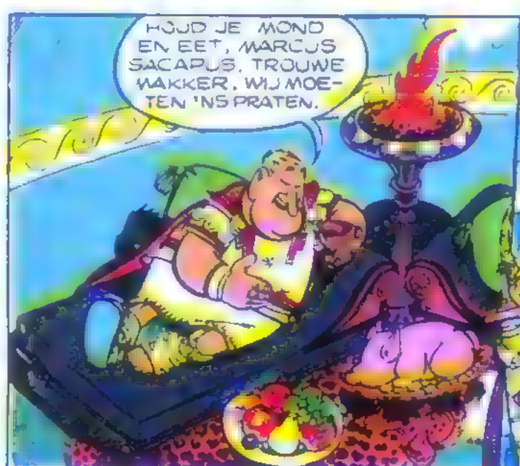


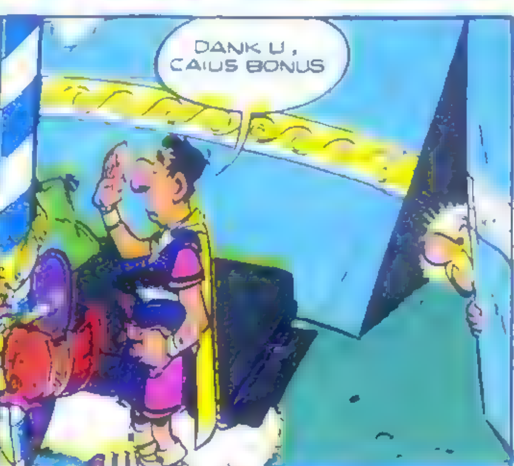




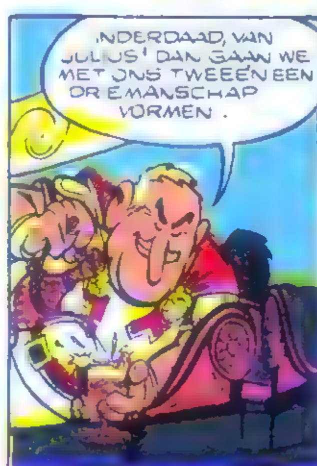














Het heeft Astérix weinig moeite gekost in het Romeinse kamp te komen

STRENG BEWAAKT
WORDT

EVEN? IK KOM PANO-
RAMIX BEVRIJDEN.
HIJ IS EEN VRIEND
VAN ME.

?!!?!

BE-
DANKT!

LAAT HEM NIET ONT-
SNAPPEN! DAT IS EEN VAN
DIE ONOVERWINNELIJKE
GALLIËRS.... IK GA
VERSTERKING
HALEN

G-G-GOED.. MAAR
VLUG DAN, CAIUS
VELOX!

ZOEF!

En in de tent

ASTERIX!

T?

WAT EEN DWAASHEID,
ASTERIX, HET HOL VAN
DE ROMEINSE LEEUW TE
KOMEN DOOR ZOE-
KEN!

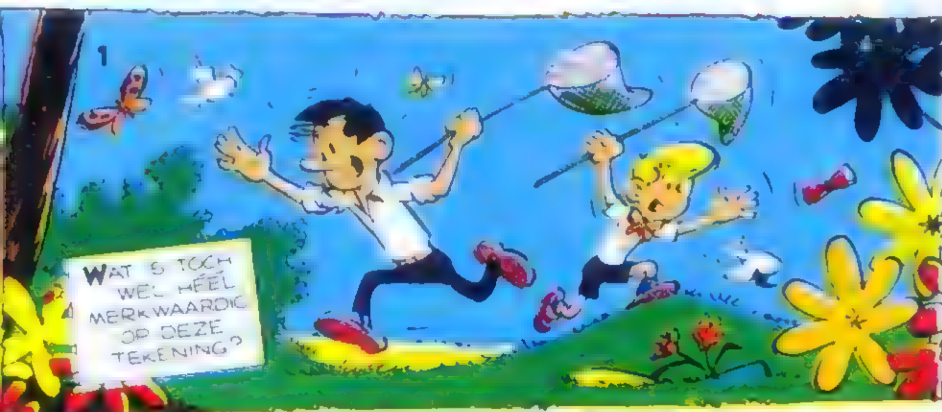
ZE KUNNEN TOCH
NIETS DOEN TE-
GEN MIJN TOVER-
MACHT!

PRECIES!
WE ZULLEN
ZE EEN LESJE
GEVEN. IK HEB
EEN IDEE.

BAAS!
BAAS!

en de druïde te vinden. Maar hoe moeten ze er ooit weer uit ontsnappen?

wie puzzelt er mee?



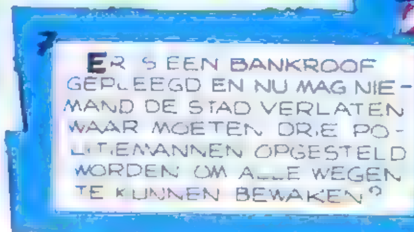












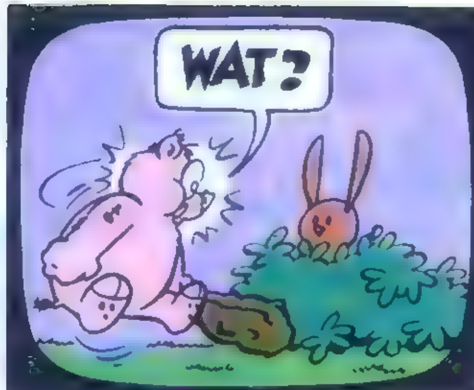
De oplossingen van deze puzzeltjes kun je volgende week in PEP vinden!

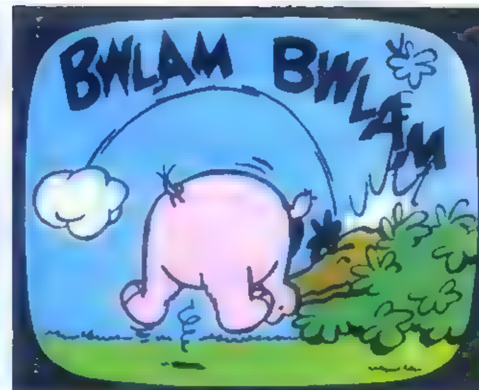
PORKIE

door Greg




VRESELIJK! WANNEER ZAL IK HET LEREN, ME NIET MEER TE LATEN MEE-SLEPEN DOOR MIJN BLOEDDORSTIG TEMPERAMENT...


WAT?


BWLAM BWLAM


ONTZETTEND! IK KON ME WÉÉR NIET BEHEERSEN! NU HEB IK HEM VOOR DE TWEEDE KEER GEDOOD.


MAAR DAAR IS-IE WEER...


IK HEB HEM TWEE KEER TOT MOES GESLAGEN EN ER MANKEERT HEM NIETS!... IK ZIE SPOKEN... VLUG! EEN DOKTER!
MIJN ZENUWEN BEGEVEN HET!

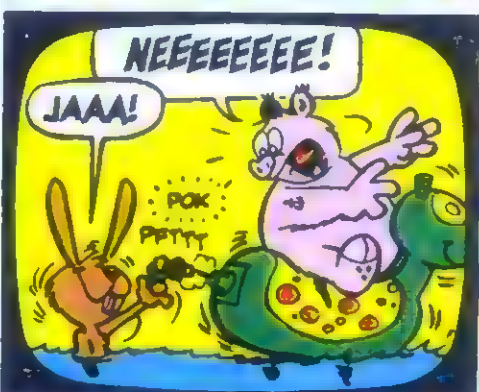

!
WAT EEN ENIGE BALLONNETJES... NET EEN ECHT KONIJN! HA! HA! HA! HI! HI! HA!

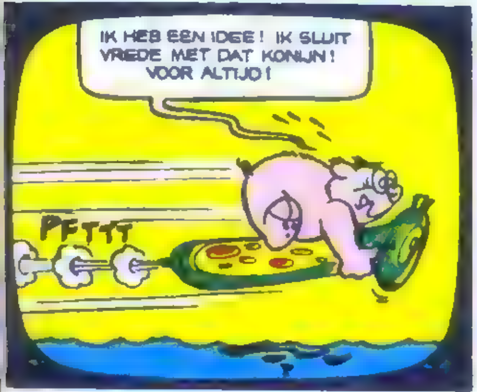

BALLONNETJES! IK ZAL...

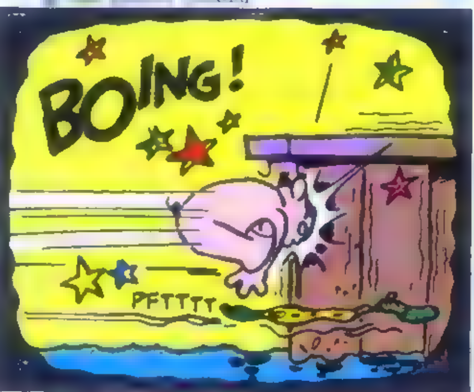

HIJ IS IN HET WATER GESPRONGEN, DIE LAFAARD! HIJ WEET DAT IK EEN HEKEL HEB AAN WATER...
PLONS


MAAR IK ZAL HEM! EN HIJ KRIJGT ER VAN LANGS! REKEN MAAR!
WAAR ZIT DAT ELLENDIGE WATERKONIJN?


HIJ IS IN STAAT TE VERDRINKEN, ALLEEN MAAR OM MIJ MIJN HELE VERDERE LEVEN GEEN MINUUT RUST TE GUNNEN...
KIEKEBOE!


NEEEEEEEE!
JAAA!
POK
PFTTT


IK HEB EEN IDEE! IK SLUIT VREDE MET DAT KONIJN! VOOR ALTIJD!
PFTTTT


BOING!
PFTTTTT

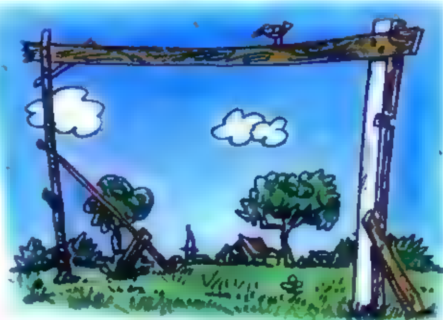

IK ZOU GRAAG EEN ZEKERE MENEER GREG SPREKEN... JA, GREG, DIE MIJN VERHALEN SCHRIJFT..
?
REDACTIE
EINDE



VAN „WORSTELPARK" TOT VOETBALVELD

WE hadden het over de 75-jarige KNVB, nietwaar? Goed, als je nou nagaat dat de club van Pim Mulier, HFC, in 1879 zijn eerste wedstrijden speelde, dan snap je al dat de voetbalbond vergeleken bij de oudste club van Nederland eigenlijk nog maar een „broekje" is. Er zit tien jaar verschil in leeftijd tussen, maar dat is natuurlijk logisch. Eerst komen er clubs, dan pas kunnen die verenigingen samen een bond gaan vormen. Zulke dingen gebeuren minder snel dan je misschien zou denken. Stel je nou 'ns dat begin voor: in Haarlem gaat een stel jongens voetballen. Tja, mocht dat wel voetbal genoemd worden? Beslist niet! Heel wat vaders, maar vooral moeders, hebben zich in dat Haarlem van omstreeks 1880 radeloos afgevraagd wat hun lieverdjes toch wel uitvoerden. Want steeds weer kwamen deze veelbelovende jongens thuis met kapotte kleren en hier en daar een buil of een blauwe plek. Bij dat eerste voetbal was namelijk bijzonder veel toegestaan. En dat niet, omdat de zg. voetballers in hun enthousiasme te ver gingen, maar eenvoudig omdat ze de regels niet voldoende kenden. Ze waren er heilig van overtuigd dat ze voetbal speelden, maar het leek verdacht veel op **rugby**. Enfin, ze hadden in ieder geval enorm veel plezier.

Was er een echt voetbalveld? Tuurlijk niet, maar met een paar stokken en een plank kwam je al aardig in de richting van een doel en iedereen wist dat de bal daarin moest. Verder was er niets. Van Haarlems burgemeester kreeg HFC zijn eerste veld, maar niemand vond het nog nodig van een voetbalveld te spreken. Men noemde het (wel een klein beetje toepasselijk, moet ik zeggen) een „worstelpark". En dus zullen de jongens van toen, wanneer ze op zaterdag of zondag of woensdagmiddag naar dat veld, de Koekamp trokken, wel tegen hun ouders gezegd hebben dat ze gingen worstelen. Heel vreemd, want daaruit volgt dat onze eerste voetballers eigenlijk worstelaars waren.
Ten slotte (je kunt dat misschien wel begrijpen) kregen de vaders en moeders er genoeg van. Die knulletjes ravotten maar, scheurden hun zondagse kleren en mooie petjes alsof het geen geld kostte... dat ging zo niet langer, daar moest een eind aan komen. Nou ja, die ouders konden ook niet weten dat hun zonen bezig waren Nederland aan de sport te helpen die later door iedere Hollandse jongen beoefend zou worden? Maar de jongens van die dagen moesten, hoe belangrijk hun sportieve bezigheden ook waren, vanzelfsprekend wel naar pa en moe luisteren. Dus kwam er een eind aan het wilde gedoe en schakelden ze over op echt voetbal, op wat de Engelsen „association football" of „soccer" noemden, waarbij aanzienlijk minder schade werd veroorzaakt dan bij rugby. En daar kwamen de clubs! Pim Mulier, die toch wel een heel bijzondere jongen moet zijn geweest, nodigde jongens uit Amsterdam en Den Haag en Rotterdam uit om in Haarlem met de nieuwe sport kennis te komen maken. Iedereen was zo enthousiast, dat de voetbalverenigingen als paddestoelen uit de grond rezen. Er konden nu dus ook wedstrijden van club tegen club gespeeld worden, hoewel er van een competitie, zoals wij die nu kennen, nog geen sprake was. Toch werd er in 1886 een zeer officiële wedstrijd gespeeld. In Haarlem, in de Koekamp, stonden twee elftallen tegenover elkaar. Wat zeg ik? Elftallen? Kijk, daar heb je nu weer zo'n vreemd verschijnsel uit die eerste jaren. We weten dat in dat jaar gespeeld is de wedstrijd tussen HFC, de club van Pim Mulier, en een Amsterdams team, dat **Sport** heette. Maar voor zover we verder weten, stonden er geen elftallen in het veld, maar... tientallen. En vraag me nu niet hoe wel de opstelling is geweest, want ik weet het niet. Ik vermoed zo, dat die tientallen maar wat achter de bal aangehold hebben en dat ze dat ding, wanneer het prettig binnen voetbereik was, gewoon een flinke schop gaven. De Amsterdamse jongens van Sport deden dat beter dan de Haarlemse van HFC, want de thuisclub verloor met 5-3. Nog datzelfde jaar werd de returnwedstrijd gespeeld, in Amsterdam dus. (Weet je waar? In het Vondelpark!). Niemand is echter zo vriendelijk geweest de uitslag van die tweede wedstrijd te noteren, zodat we voor altijd in de onzekerheid zullen leven of HFC zijn revanche gekregen heeft of niet.



Je komt in die eerste jaren allerlei vreemde namen tegen. Geen GVAV, geen Ajax, geen PSV of Feijenoord, maar RAP (Amsterdam), Olympia (Den Haag), Excelsior (nee, nog niet in Rotterdam, maar ook in Haarlem), Concordia (wel in Rotterdam) en ga zo maar door. Van de eredivisieploegen van tegenwoordig zullen jullie geen enkele als tegenstander van HFC terugvinden. Van een Nederlandse Voetbalbond was toen nog steeds geen sprake. Die werd pas op 8 december 1889 in Den Haag opgericht. Toch was er voordien een competitie, maar daarin ging het erg gezellig toe. Men vergat wel'ns een wedstrijd te spelen, of liet zijn beurt voorbij gaan als het te koud was en dat kan ik eerlijk gezegd, best begrijpen. Als 't vriest dat het kraakt, zit ik ook liever bij de kachel dan op een steenkoude tribune. En 't kon, in die dagen vriezen! Ontstellend! Vraag maar aan je opa.



HET GEHEIM van de

Professor Ahmed en Mortimer hebben de papyrusvellen ontcyferd. Er schijnt inderdaad een schat te bestaan! 's Avonds besluiten ze nog even langs het laboratorium te gaan. Zij zijn zo verdiept in hun gesprek, dat ze de man in het zwarte uniform niet opmerken.

Opeens staat er een politieagent naast de chauffeur . . .

Bent u de eigenaar van deze zwarte Lincoln? Het is verboden hier te parkeren! Mag ik uw papieren even zien?

Maar ik dacht dat . . .

Terwijl de agent een procesverbaal opmaakt, staat de chauffeur zich op te winden.

Daar gaan ze! Ik ben te laat

De Austin van Professor Mortimer rijdt weg . . .

. . . en staat niet veel later achter het laboratorium stil.

Er brandt nog licht? Wat is er . . .

Misschien de nachtwaker . . .

Vlug lopen de twee vrienden door de donkere gangen naar het laboratorium.

De deur is dicht!

En met een zwaai van de deur staan ze binnen.

Abdul! Wat doe jij hier?

Oh . . .

Eh . . . ik schrok. Ikke . . . wel, de kamer van Horus . . ik moest er steeds aan denken en ik dacht: als ik dit stuk kan ontcyferen, vind ik misschien wel de sleutel van het geheim. De nachtwaker heeft me binnengelaten. Ik ben net begonnen. Ik hoop dat u het begrijpt

Aha! Dus jij óók al.

Ja, ik begrijp het volkomen. Wij konden onze nieuwsgierigheid ook niet bedwingen. Heb je al iets gevonden?

Jammer genoeg niet, professor...

Dat zou ook te mooi geweest zijn.

Meneer Abdul, ik geloof dat u een paar documenten hebt laten vallen. daar, onder de tafel.

Do . . documenten? Ja, dat klopt! Dank u wel . . .

Op dat moment komt de zwarte Lincoln aanrijden. De chauffeur ziet de auto en

Te laat!!

Geeft niet, ik toeter toch maar.

EUH! EUH! EUH!

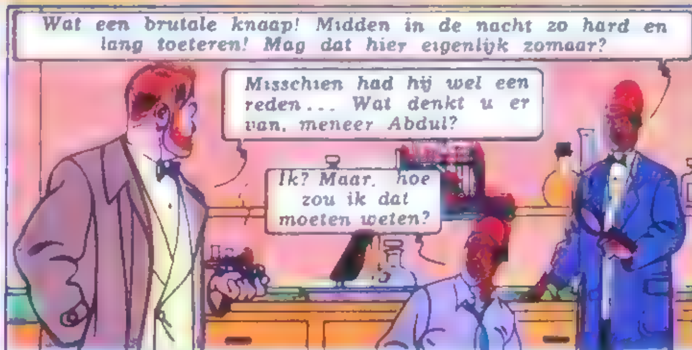
?

!

?

GROTE PIRAMIDE









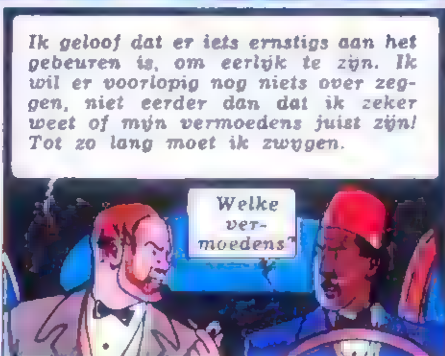












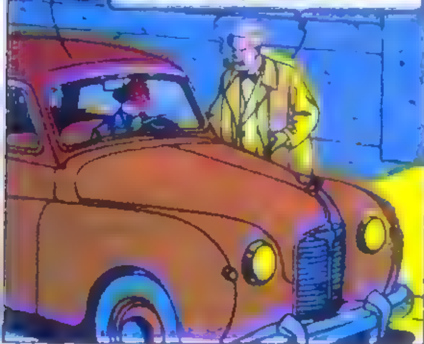


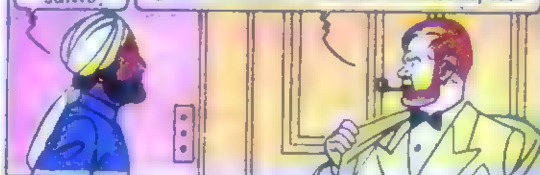










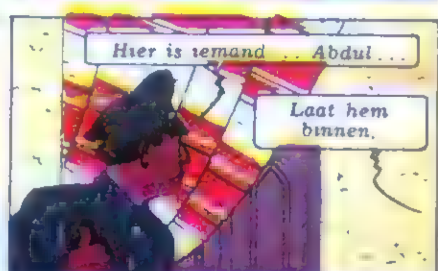
























Na deze hinderpaal hardhandig uit de weg te hebben geruimd, meent de indringer dat de weg voor hem vrij ligt.

























Maar daar vergist hij zich in. Er wachten hem nog een paar onaangename verrassingen... de volgende week!

DE BAC ONE-ELEVEN

HUGO HOOFTMAN

OP 18 januari 1964 gaat British United Airways een nieuwe luchtlijn openen van Londen naar Schiphol, waarbij het BAC One-Eleven straalverkeersvliegtuig zal worden ingezet. Ook op Rotterdam gaat dit toestel vliegen en men hoopt daar reeds in november de eerste proefvluchten te maken.

De BAC One-Eleven is het nieuwste Engelse vliegtuig van de British Aircraft Corporation. Het werd enkele weken geleden op de beroemde Engelse Farnborough Show gedemonstreerd. Het prototype van dit straalverkeersvliegtuig — dat voorzien is van twee straalmotoren achter aan de staart — stortte neer tijdens een proefvlucht en ook het daaropvolgende model verongelukte. Maar dit mag voor de Engelsen, die de laatste jaren betrekkelijk weinig nieuwe vliegtuigen hebben ontwikkeld, geen reden zijn te vrezen dat de BAC 1-11 een mislukking wordt. Integendeel, het lijkt er veel op dat het toestel een groot succes gaat worden. De eerste One-Eleven vliegt nu al in de kleuren van Braniff, een Amerikaanse maatschappij die dit toestel bestelde. Op de foto zie je het toestel in de kleuren van British United, die dus in januari met de One-Eleven op Rotterdam en Schiphol gaat vliegen ter vervanging van de momenteel op deze lijnen gebruikte Viscounts. De BAC 1-11 wordt het eerste straalverkeersvliegtuig dat geregeld op de Rotterdamse luchthaven te zien zal zijn.

Ook een Duitse firma kocht een One-Eleven en wil deze machine gebruiken als zakenvliegtuig. De KLM heeft eveneens belangstelling voor de BAC 1-11, maar welk type onze luchtvaartmaatschappij gaat kopen, is nog niet bekend. In ongeveer dezelfde klasse als de BAC 1-11 valt de Amerikaanse Douglas DC-9 en onze iets kleinere Fokker F. 28 Fellowship.

Behalve de Amerikaanse maatschappij Braniff hebben ook de American Airlines en de Mohawk Airlines dit straalvliegtuig besteld en natuurlijk zullen de Engelsen deze Amerikaanse orders maar al te graag uitvoeren.

Militaire uitvoeringen staan nog op papier. Er liggen tekeningen klaar van een radio- en navigatietrainer en van een troepentransportvliegtuig.

Het is een toestel dat veel pech heeft gekend, maar die pech nu te boven is.



TECHNISCHE GEGEVENS BAC 1-11 MODEL 200:

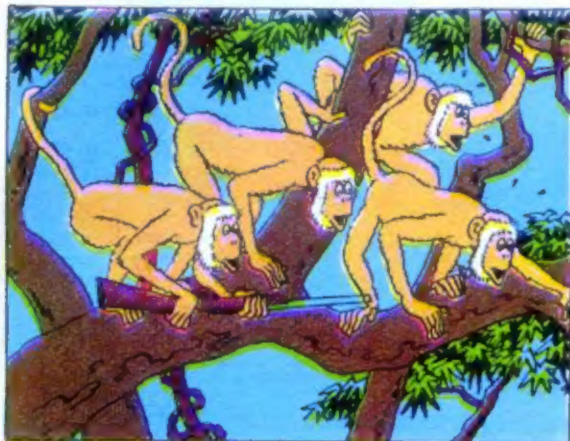
Afmetingen: spanwijdte 27 m, lengte 28,20 m, hoogte 7,24 m, vleugelopp. 91,04 m².
Gewichten: leeggewicht 20.060 kg, vlieggewicht 33.340 kg.
Motortype: twee Rolls-Royce Spey RB.163-2 straalmotoren met ieder 4800 kg stuwkracht.
Prestaties: Max. kruissnelheid 870 km per uur, kruissnelheid 816 km per uur, vliegbereik 2844 km.
Aantal passagiers: 65-74.



DE SCHAT *van* SCHARLAKEN RACKHAM

Het kleine groepje op schateiland verkeert in een benarde positie: een stel apen heeft het geweer van de kapitein ontvreemd en zit er boven in een boom mee te spelen alsof het een stuk speelgoed is.....































DE SCHAT *van* SCHARLAKEN RACKHAM







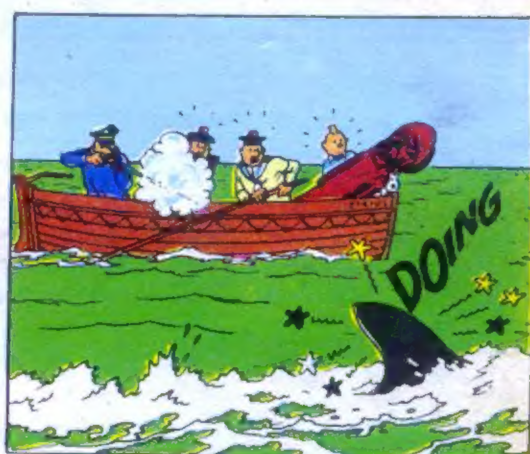
















PEP — Uitgave: De Geïllustreerde Pers N.V. **Nederland:** Stadhouderskade 85, Amsterdam-Z, Postbus 497. Telefoon 020-731361. Prijs 45 ct., per week 35 ct (postabonnementen / 4,55 per 13 nummers. Giro 330021). **Ned. Antillen en Suriname:** / 20,80 per jaar. **België:** De Geïllustreerde Pers voor België N.V., Generaal Capiaumontstraat 24, Berchem-Antwerpen. Telefoon 396164 P.C.R. 86491. Prijs 7 frank. **Overig buitenland:** / 23,— per jaar. Het is verboden dit blad op te nemen in een leesportefeuille of daaraan af te staan.